

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) SU (11) 1610522

A

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГННТ СССР

(51) 5 Н 01 М 8/04

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 4495134/24-07

(22) 15.09.88

(46) 30.11.90. Бюл. № 44

(72) В.В.Лубовский и О.М.Макаров

(53) 621.352.6(088.8)

(56) Патент ФРГ № 2205543,
кл. Н 01 М 8/04, 1973.

Заявка Японии № 62-128458,
кл. Н 01 М 8/04, 1987.

(54) СИСТЕМА КОНТРОЛЯ И РЕГУЛИРОВА-
НИЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОПЛИВА В АНОЛИТЕ

(57) Изобретение относится к электроэнергетике, в частности к системам контроля и регулирования состояния электрохимических генераторов. Цель

Изобретение относится к источникам электрического тока, а именно к устройствам, обеспечивающим автоматическую подачу топлива в топливную батарею с компенсацией снижения концентрации топлива.

Цель изобретения - повышение точности поддержания заданной концентрации топлива и упрощение силовой части системы.

На чертеже приведена функциональная схема системы контроля и регулирования концентрации топлива в анолите.

Система содержит топливный элемент (ТЭ) 1, сопротивление нагрузки 2, дополнительное сопротивление 3, коммутирующий элемент 4, тактовый генератор 5, последовательный резонанс-

изобретения - повышение точности поддержания заданной концентрации топлива и упрощение системы. Система содержит топливный элемент с нагрузкой и топливный насос, автоматически управляемый системой контроля и регулирования концентрации топлива в анолите. В качестве показателя концентрации система использует такой параметр, как ток короткого замыкания, определяемый блоком деления, на вход которого поступают измеряемые значения напряжения на нагрузке при подключенном и отключенном дополнительном сопротивлении, т.е. при контрольных возмущениях по току генератора. 1 ил.

ный LC-контур 6, измерительное сопротивление 7, амплитудный детектор 8, фильтр 9 низких частот, квадратор 10, блок 11 деления, элемент 12 сравнения, задатчик 13 концентрации, регулятор 14 и топливный насос 15.

Система работает следующим образом:

В установленном режиме топливного элемента 1 с частотой тактового генератора 5 через коммутирующий элемент 4 параллельно сопротивлению нагрузки 2 подключается дополнительное сопротивление 3, которое по величине значительно превышает сопротивление нагрузки. В результате создаются периодические колебания тока, проходящего через топливный элемент, величина которых подбирается настолько малой,

чтобы в их пределах параметры ТЭ оставались практически неизменными.

С помощью резонансного последовательного LC-контура 6, настроенного на частоту тактового генератора 5, на измерительном сопротивлении 7 формируется падение напряжения, амплитуда которого пропорциональна изменению выходного напряжения ТЭ, обусловленному подключением дополнительного сопротивления 3. Величина амплитуды измеряется амплитудным детектором 8 и подается на вход блока 11 деления. На другой вход этого же блока подается квадрат напряжения ТЭ.

Полученное на выходе блока 11 частное $\frac{U_2}{U_A}$, где U - напряжение ТЭ; U_A - амплитуда напряжения на резисторе 7, пропорционально току короткого замыкания ТЭ при значениях его ЭДС и внутреннего сопротивления, соответствующих имеющейся концентрации топлива и состоянию продуктов в анолите вблизи электродов.

Показателем отклонения концентрации топлива от заданного значения служит сигнал на выходе элемента 12 сравнения. Этот сигнал через регулятор воздействует на топливный насос 15, изменяющий концентрацию топлива до требуемого значения, когда ток короткого замыкания ТЭ становится равным заданному блоком 13 значению.

В справедливости высказанного утверждения относительно частного на выходе блока деления можно убедиться, решив систему уравнений для напряжения на выходе ТЭ при отключенном и подключенном к ТЭ дополнительном сопротивлении (соответственно U_1 и U_2). При условии, что $R_n \gg R_i$, где R_n - величина дополнительного сопротивления 3, подключенного параллельно сопротивлению нагрузки 2 (R_h), а ток короткого замыкания (I_{k3}) ТЭ вычисляется по формуле

$$I_{k3} = \frac{E}{R_{n\text{ тэ}}},$$

где E - ЭДС ТЭ, получается следующий результат вычислений:

$$I_{k3} = \frac{1}{R_n} \cdot \frac{U_1}{U_1 - U_2}.$$

Возвращаясь к функциональной схеме системы контроля и регулирования и учитывая, что $U_1 - U_2 \ll U_1$, отмечаем, что последовательно включенные

фильтр 9 и квадратор 10 практически формируют U^2 , а резонансный контур 6, измерительное сопротивление 7 и амплитудный детектор 8 формируют сигнал, пропорциональный $U_1 - U_2$. Следовательно, их частное на выходе блока 11 деления действительно пропорционально току короткого замыкания ТЭ.

В системе повышение точности поддержания концентрации топлива обеспечивается применением в качестве показателя концентрации тока короткого замыкания ТЭ, который:

15 непосредственно связан с основными параметрами ТЭ как источника электрической энергии (ЭДС) и внутренним сопротивлением;

20 является обобщенным показателем состояния ТЭ, так как ЭДС и внутреннее сопротивление (при их самостоятельном использовании) характеризуют разные стороны состояния ТЭ;

25 является наиболее чувствительным к изменению концентрации топлива (уменьшение концентрации топлива уменьшает ЭДС и увеличивает внутреннее сопротивление, так что их частное изменится в еще большей степени);

30 в системе определяется независимо от нагрузки ТЭ;

характеризует такой важный показатель ТЭ, как его нагрузочная способность (аналогично проверке электрохимических аккумуляторов с помощью

35 нагрузочной вилки, но без потребления большого тока).

Эффективность системы контроля и регулирования концентрации топлива определяется возможностью оптимизации режимов работы новых и перспективных источников электрической энергии - электрохимических генераторов - посредством увеличения КПД, уменьшения расхода топлива, увеличения эксплуатационного ресурса. При исследовании различных компонентов топлива предлагаемая система позволяет быстро найти такую их комбинацию, при которой нагрузочная способность ТЭ оказывается

40 максимальной.

45

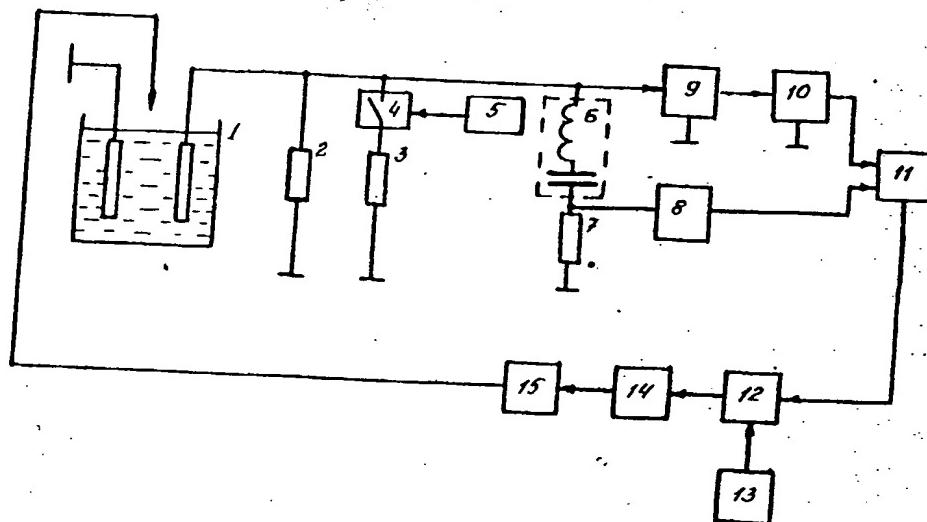
50

Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

Система контроля и регулирования концентрации топлива в анолите, включающая топливный элемент с нагрузкой, коммутирующий элемент, тактовый генератор, элемент сравнения с задатчиком концентрации, регулятор и топлив-

ный насос, отличающаяся тем, что, с целью повышения точности поддержания заданной концентрации топлива и упрощения силовой части системы, в нее дополнительно введены блок деления, квадратор, фильтр нижних частот, последовательный резонансный LC-контур, амплитудный детектор, измерительный и дополнительный резисторы, причем первый элекртрод топливного элемента соединен с общей шиной, а второй - с нагрузочным сопротивлением, с входами коммутирующего элемента, последовательного резонансного LC-контура и фильтра нижних частот, выход которого через квадратор соединен с первым входом

блока деления, второй вход которого соединен через амплитудный детектор общей точкой резонансного LC-контура и измерительного резистора, вторым концом соединенного с общей шиной, первый и второй входы элемента сравнения соединены соответственно с выходами блока деления и задатчика концентрации, а его выход через регулятор подключен к топливному насосу, коммутирующий элемент управляемым входом соединен с выходом тактового генератора, а выходом подключен к дополнительному резистору, второй конец которого соединен с вторым концом сопротивления нагрузки и с общей шиной.



Редактор М. Петрова

Составитель Г. Веденеев
Техред М.Ходалич

Заказ 3741

Тираж 356

ВНИИПТИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101

Корректор С. Шевкун

Подписьное

THIS PAGE BLANK (USPTO)

USSR Author's Certificate
SU 1,610,522 A1
Intl. Classification 5 H 01 M 8/04
Application date: Sept. 15, 1988
Published Nov. 30, 1990
Authors: V.V. Lubovskiy, O.M. Makarov

SYSTEM FOR MONITORING AND REGULATING FUEL CONCENTRATION IN
AN ANOLYTE
(SISTEMA KONTROLYA I REGULIROVANIYA KONTSENTRATSII TOPLIVA V
ANOLITE)

Abstract

The invention pertains to electric power generation, to systems for monitoring and regulating the condition of electrochemical generators in particular. The aim of the invention is to improve the accuracy of maintaining a predetermined concentration of fuel and to simplify the system. The system contains a fuel cell with load and a fuel pump, which is automatically controlled by a system that monitors and regulates the fuel concentration in the anolyte. As the indicator of concentration the system uses the parameter of short circuit current, determined by the divider unit, to the input of which the measured values of load voltages are supplied when an additional resistance is switched on and off, that is for controlled disturbances of the generator current. One illustration.

The invention pertains to sources of electrical current, specifically to devices that provide automatic delivery of fuel to a fuel cell battery with compensation for lowered fuel concentration.

The aim of the invention is to improve accuracy in maintaining a given fuel concentration and to simplify the power generating section of the system.

A functional diagram of the fuel concentration monitoring and regulating system in the anolyte is shown in the drawing.

The system contains a fuel cell (TE) 1, load resistor 2, additional resistor 3, switching unit 4, timing oscillator 5, series resonant LC-loop 6, measurement resistor 7, amplitude detector 8, low pass filter 9, square-law function generator 10, divider unit 11, comparison unit 12, concentration set-point device 13, regulator 14 and fuel pump 15.

The system works in the following manner.

In steady-state mode of the fuel cell 1 at the frequency of the timing oscillator one hooks up the supplemental resistor 3 through the switching unit 4 in parallel with the load resistor 2. The supplemental resistor greatly exceeds in magnitude the load resistance.

THIS PAGE BLANK (USPTO)

As a result, periodic fluctuations of the current are created, which passes through the fuel cell, the size of which is selected to be so small that the fuel cell parameters remain practically unchanged within their range.

By using the resonant series LC-loop 6, tuned to the frequency of the timing oscillator 5, a voltage drop is produced at the measurement resistor 7, whose amplitude is proportional to the change of the output voltage of the fuel cell, which is due to hooking up the supplemental resistor 3. The size of the amplitude is measured by the amplitude detector 8 and is supplied to the input of the divider 11. The square of the fuel cell voltage is fed to the other input of this same divider.

The quotient U^2/U_A produced at the output of module 11, where U is the fuel cell voltage, U_A is the amplitude of the voltage at resistor 7, is proportional to the short circuit current of the fuel cell for values of its emf and internal resistance, which correspond to the existing concentration of the fuel and conditions of products in the anolyte near the electrodes.

The index of fuel concentration deviation from the assigned value is the signal at the output of comparison unit 12. This signal influences, via the regulator, the fuel pump 15, which changes the fuel concentration to the required value when the short circuit current of the fuel cell becomes equal to the value assigned by module 13.

One can justify the validity of the above statement relative to the quotient at the output of the divider by solving the system of equations for the voltage at the fuel cell output with the supplemental resistor disconnected from and connected to the fuel cell (U_1 and U_2 respectively). For the condition that $R_n \gg R_N$, where R_n is the size of the supplemental resistance 3, connected in parallel to the load resistance 2 (R_N), the short circuit current ($I_{s.c.}$) of the fuel cell is calculated from the formula

$$I_{s.c.} = E/R_{\text{fuel cell input}},$$

Where E is the electromotive force (emf) of the fuel cell,
One obtains the following result of the calculations:

$$I_{s.c.} = 1/R_n \times U_1/U_1 - U_2$$

Returning to the functional diagram of the monitoring and regulating system and considering that $U_1 - U_2 \ll U_1$, we note that the series connected filter 9 and the square-law function generator 10 in practice generate U_1 , and the resonant loop 6, measurement resistor 7 and the amplitude detector 8 generate a signal that is proportional to $U_1 - U_2$. Consequently, their quotient at the output of divider 11 actually is proportional to the short circuit current of the fuel cell.

In this system an improvement of fuel concentration maintenance accuracy is ensured by the use of the fuel cell short circuit current as the concentration indicator, which:

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Is directly related to the main parameters of the fuel cell as the source of electric power (emf) and to the internal resistance;

Is a generalized indicator of the fuel cell condition, because the emf and internal resistance (when they are used independently) characterize different aspects of the fuel cell condition;

Is the most sensitive to a change of fuel concentration (reduced fuel concentration reduces the emf and increases the internal resistance, because their quotient changes to an even greater degree);

Is determined in the system independently of the fuel cell load;

Characterizes the important indicator of the fuel cell, as its load capacity (similar to checking the electrochemical storage batteries by using a high-rate discharge tester, but without consuming a lot of current).

Effectiveness of the system for monitoring and regulating the fuel concentration is determined by the possibility of optimizing the operating conditions of new and future sources of electric power – electrochemical generators – by increasing the efficiency, reducing the fuel consumption, and increasing the operating lifetime. In studying different fuel ingredients the proposed system allows one to quickly find the combination for which the load capacity of a fuel cell is maximum.

CLAIMS

The system for monitoring and regulating fuel concentration in the anolyte, which includes a fuel cell with load, switching unit, timing oscillator, comparison unit with concentration set-point device, regulator and fuel pump is characterized by the fact the in order to improve the accuracy of maintaining a certain fuel concentration and to simplify the power generating part of the system, it additionally includes a divider, square-law function generator, low pass filter, series resonant LC-loop, amplitude detector, measurement and supplemental resistors, whereby the first electrode of the fuel cell is connected to a common bus, and the second electrode is connected to the load resistance and to the inputs of the switching unit, the series resonant LC-loop, and low pass filter, the output of which is connected via the square-law function generator to the first input of the divider, the second input of which is connected via the amplitude detector to the common point of the resonant LC-loop and the measurement resistor, connected by the second end to the common bus. The first and second inputs of the comparison unit are connected to the outputs of the divider and the concentration set-point device respectively, and its output is connected through the regulator to the fuel pump. The switching unit is connected by its control input to the output of the timing oscillator, and by its output it is connected to the supplemental resistor, the second end of which is connected to the second end of the load resistance and to the common bus.

THIS PAGE BLANK (USPTO)